

Ruim baan voor gemotoriseerde tweewielers in de stad

Gemma Warmerdam

(Auteur is werkzaam bij RAI Vereniging)

Ineke Spapé

(Auteur is werkzaam bij SOAB Adviseurs)

Samenvatting

Files, parkeerproblemen, leefbaarheidsproblemen in onze binnensteden....: de bereikbaarheid en leefbaarheid van binnensteden staan onder druk. Meestal worden daarbij gemotoriseerde tweewielers alleen als probleem gezien: hardrijdende en wildgeparkeerde scooters en brommers. Maar tweewielers, zeker als ze elektrisch zijn, bieden meer kansen dan gedacht. Want stedelijke gebieden kunnen we met meer (elektrische / gemotoriseerde) tweewielers efficiënter bereikbaar houden; dat scheelt kostbare verkeers- en parkeerruimte en dus geldt én draagt bij aan de leefbaarheid van onze binnensteden.

Trefwoorden

Gemotoriseerde tweewielers, elektrische tweewielers, leefbaarheidskansen voor (binnen)steden, infrastructurele besparingen.

1. Kansen voor gemotoriseerde tweewielers

Zodra gesproken wordt over ruimtelijk beleid in stedelijke gebieden, gaat het in nagenoeg alle gevallen ook meteen over vraagstukken rondom bereikbaarheid, leefbaarheid en luchtkwaliteit. Immers: politici, bewoners en beleidsmakers zijn er bij gebaat dat steden op een duurzame en toekomstbestendige wijze ingericht en ontsloten worden. In nagenoeg alle plannen en voorstellen wordt hierbij ook gekeken naar het stimuleren of ontmoedigen van het gebruik van bepaalde voertuigsoorten. Zo is de fiscale behandeling van automobilititeit gericht op vergroening, en wordt reizen met het openbaar vervoer en de fiets gestimuleerd. De rol die de gemotoriseerde (elektrische) tweewieler (motorfiets, brom- en snorfiets) naast de fiets, de auto en het openbaar vervoer kan spelen in mobiliteitsvraagstukken blijft echter onderbelicht. Bij vraagstukken die gaan over stedelijke bereikbaarheid wordt hier op decentraal niveau nog wel enige aandacht aan geschonken, maar van een integrale visie op de rol die (gemotoriseerde) tweewielers kunnen spelen op dit gebied is geen sprake. Het gevolg is versnippering en suboptimale maatregelen. Een gemiste kans, die uitnodigt tot het ontwikkelen van een rijksbreed beleidskader voor tweewielerbeleid. Samenhang en samenwerking zijn namelijk essentieel om de kansen die deze voertuigen bieden te verzilveren.

2. Mobiliteitsbehoefte verandert

Nog geen jaar geleden heeft het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) onze nationale vervoerspatronen in kaart gebracht in de Mobiliteitsbalans 2011. Hieruit bleek dat zeventig procent van alle vervoersbewegingen over een afstand van minder dan 7,5 kilometer plaatsvindt. De auto en fiets worden hiervoor in eenzelfde mate ingezet. In bepaalde gebieden brengt de huidige voertuiginzet nu al parkeerproblemen en congestie met zich mee. Vooralsnog is dit deels ondervangen door nieuwe infrastructuur aan te leggen. In de toekomst zal echter bouwen steeds problematischer worden. Immers: op mondiale schaal zal in 2035 ruim zestig procent van de wereldbevolking in steden wonen. Deze prognoses zien we ook terug in nationale voorspelling: uit alle prognoses blijkt dat stedelijke regio's veel dichter bevolkt zullen worden, met als gevolg meer congestie en dus verslechterde bereikbaarheid, leefbaarheid en luchtkwaliteit.

Om dit te voorkomen, moet binnen stedelijke regio's anders om worden gegaan met mobiliteit. Een slimmere combinatie van (gedeelde) vervoersmiddelen en vergroening (o.a. door elektrificering) is hier een van de oplossingsrichtingen. Hierdoor zullen er in stedelijke gebieden wellicht minder personenauto's rijden, en zal er meer gebruik worden gemaakt van het openbaar vervoer, deelauto's en (gemotoriseerde, deels elektrische) tweewielers.

De Europese Commissie erkent deze noodzaak. Recent lanceerde zij een campagne gericht op duurzame stedelijke mobiliteit. Onder de titel 'Do the right mix' wordt ingezet op de promotie van gecombineerde inzet van vervoersmiddelen. Verantwoordelijk Eurocommissaris van Transport, Siim Kallas, stelde bij de lancering dat hij mensen hiermee wil aanmoedigen om te variëren in hun vervoerswijze in steden. Het doel is natuurlijk verkeersopstoppingen en overlast door auto's in de stad terugdringen en een bijdrage leveren aan de leefbaarheid van diezelfde steden. Immers: bij een voorspelde bevolkingsdichtheid in stedelijke gebieden vasthouden aan onze huidige mobiliteitspatronen, zal onder andere betekenen dat het verkeerssysteem vastloopt. Om dit te voorkomen zet de Europese Commissie dus in op

slimmere mobiliteitscombinaties, waarbij reizigers kiezen voor het vervoermiddel dat het beste bij hun behoefte past, in plaats van te kiezen voor het vervoersmiddel dat zij uit gewoonte nemen. Het stimuleren van deze gedachteomslag is essentieel om te komen tot toekomstbestendige mobiliteit in een leefbare stad.

Deze omslag kan echter alleen plaatsvinden als de gewenste mobiliteit beleidsmatig en infrastructureel gefaciliteerd wordt. Meer diversiteit in vervoersmiddelen zal namelijk grootschaliger inzet van tweewielers met zich meebrengen. Dit is positief, immers: tweewielers zijn schoon, zuinig en efficiënt als het gaat om middellange en korte reizen. Meer tweewielers vergt echter wel een andere inrichting van steden. Immers, een toename van het aantal tweewielers vraagt ook om meer specifieke wegcapaciteit. Het wegennet moet hierop aangepast worden. Daarnaast moeten ook deze voertuigen ergens gestald worden en, niet onbelangrijk: de infrastructuur voor deze categorie voertuigen moet goed aansluiten op de infrastructuur van de omliggende gemeenten.

De Europese Commissie werkt inmiddels stapsgewijs in deze richting en zet in op een divers, samenhangend mobiliteitsnetwerk waarbinnen alle vervoersmiddelen op hun potentie worden ingezet. Zij is hiermee een stuk verder dan de Nederlandse politieke partijen, getuige de meest recente verkiezingsprogramma's. Hierin was namelijk bar weinig aandacht voor de rol van tweewielers in mobiliteitsvraagstukken. En dat is een gemiste kans.

3. Eenzijdige focus op uitdagingen leidt tot missen kansen

Tweewielers bieden veel kansen als het gaat om de bereikbaarheid van steden. Immers: zij zijn wendbaar, flexibel, snel beschikbaar, hebben (zowel rijdend als geparkeerd) een beperkt ruimtebeslag, bieden vrijheid door het ontbreken van een dienstregeling en zijn (zeker als zij elektrisch zijn aangedreven) zuinig en schoon. Hiermee hebben zij voordelen ten opzichte van praktische ieder ander vervoersmiddel. Immers: investerings- en infrastructurele kosten voor tweewielers zijn veel lager dan die voor openbaar vervoer. Daarbij hebben tweewielers lagere aanschaffkosten, brandstofkosten en verzekeringskosten dan auto's. Ten slotte zijn de parkeerkosten minimaal of afwezig, en wordt er beperkte of geen wegenbelasting betaald.

Helaas is er weinig aandacht voor al deze pluspunten. Er wordt vooral gekeken naar overlast, voortkomend uit het oneigenlijke gebruik. Er wordt gesproken over 'scootertuig' en 'jeugd die zich op de scooter misdraagt', terwijl 60 procent van de rijders ouder is dan 25 jaar en het voertuig functioneel en waarvoor het bedoeld is inzet. Toch is het enige beleid dat er rond deze voertuigcategorie gevormd wordt, versnipperd en repressief beleid. Het maatschappelijke belang van goede bereikbaarheid, en de kansen die (gemotoriseerde) tweewielers hiervoor bieden, worden buiten beschouwing gelaten. Een integrale rijksvisie op de rol van de tweewieler in de stad kan hier uitkomst bieden. Decentrale overheden kunnen dit handvat vervolgens hanteren om hun eigen beleid vorm te geven.

4. Breed, integraal beleid moet de voorkeur krijgen

Helaas is het vormgeven van zo'n handvat nog ver weg. Politici bedienen zich van korte termijn, soms symbolische maatregelen, en beperken hun toekomstvisie tot hun electorale periode. Ge- en verboden zoals helmplichten en gebiedsverboden worden in grote getalen uitgesproken, en er wordt vrolijk gestimuleerd dat bijvoorbeeld elektrische scooters worden

aangeschaft. Het 'groene' gezicht van de stad lijkt hiermee vorm gegeven, maar verder doordenken en daadwerkelijk faciliteren van groen (elektrisch) rijden blijft buiten beschouwing. Een integrale visie die zich richt op de soorten voertuigen, de plaats op de rijbaan, op nieuwe voertuigen (waarin de wetgeving niet voorziet – denk aan de zogenaamde 'power bikes') de inzet, de soorten (laad)infrastructuur en de kansen van het voertuig vanuit het oogpunt van bereikbaarheid is hier de sleutel. Dit voorkomt dat gemeenten decentraal, autonoom en zonder samenhang langs elkaar werken en dat zij gewenste maatregelen niet kunnen nemen omdat het rijk hier geen ruimte voor biedt. Ook kunnen verkeerskundigen, stedelijke planners en wegbeheerders dan binnen een breed vormgegeven en gedragen kader werken aan hun lokale oplossing, zonder dat versnippering ontstaat. Zij kunnen hun steden binnen de nationale kaders en op een uniforme wijze ontsluiten voor tweewielers, op een manier waarbij voor iedereen duidelijk is welke kans er ligt voor de tweewieler in de stedelijke bereikbaarheid.

5. Sector neemt haar verantwoordelijkheid

Deze (infrastructurele) facilitering, gericht op de lange termijn, is essentieel om steden bereikbaar te houden. Daarnaast moet ook de mobiliteitssector haar verantwoordelijkheid nemen. Dit doet zij op verschillende manieren. Waar het gaat om de overlast met tweewielers werkt de sector hard aan haar 'Actieplan tegen opvoeren'. Deze brede samenwerking moet het opvoeren van brom- en snorfietsen nog verder uitbannen, en wordt gesteund door alle betrokken partijen (o.a. sector, verzekeraars, politie, RDW). Als het gaat om uitstoot dan zal de elektrificering van het tweewielerpark positieve gevolgen hebben. De sector stimuleert dit onder andere via het Platform Elektrische Mobiliteit. Op deze manier draagt de sector haar steentje bij aan de duurzame, toekomstbestendige en bereikbare tweewielerstad van de toekomst.

Om een voorzet te doen voor een integrale visie op de rol van tweewielers, willen RAI Vereniging en SOAB met een brede groep direct betrokkenen (o.a. een aantal steden, KpVV, politie) een visie op tweewielermobiliteit in stedelijke omgevingen uitwerken. Het idee is om te komen tot een stappenplan dat voor steden aantrekkelijk is als richtlijn om op korte en lange termijn de tweewieler in de stad te faciliteren. Dit stappenplan bevat een aantal onderdelen:

- Stimuleren zakelijk gebruik van (elektrische) tweewielers
- Aanpassen van stedelijke infrastructuur en parkeervoorzieningen (in en tussen steden) aan tweewielers
- Het in kaart brengen van de voor tweewielers onveilige verkeersknooppunten
- Het 'opvoeden' van zowel gebruikers van tweewielers als van medeweggebruikers hoe om te gaan met (de toch kwetsbare) tweewielers
- Het reduceren van parkeeroverlast en het terugdringen van excessieve overlast die veroorzaakt wordt door een beperkte groepen scootrijders
- Het actief stimuleren van elektrische tweewielers in binnensteden (marketingcampagne, prijsvraag: zie later)
- Het helder in kaart brengen van gebruikskosten, mede ten opzichte van andere vervoerssoorten.
- Het bieden van gerichte fiscale faciliteiten aan tweewielerberijders

Vanuit een stappenplan als dit kan de rijksoverheid toewerken naar haar 'handvat' en visie.

6. Gedrag en gebruik

Om gedrag en gebruik te kunnen beïnvloeden, moet gewerkt worden aan een mix van de componenten: ‘gebruiksomgeving’ (de stad), ‘voertuig’ (de tweewieler) en ‘mens’ (zowel de tweewielergebruiker als de medeweggebruikers). Hoe stedelijke infrastructuur en de tweewielers aan te pakken, is hiervoor reeds beschreven. Als het gaat om de ‘mensfactor’ is het van belang te richten op zowel de tweewielergebruiker zelf, als op de medeweggebruikers. Immers: tweewielers zijn en blijven kwetsbaar in het stedelijke verkeerssysteem en de medeweggebruiker moet zich daarvan bewust zijn. Dat vraagt dus om zowel maatregelen en marketingcampagnes om de tweewieler zelf te faciliteren en bewust te maken, als om maatregelen en marketingcampagnes gericht op de medeweggebruikers. Daarbij onderscheiden we verschillende doelgroepen: van jong tot oud (leeftijd), maar ook van ‘classic’ tot urban style (leefstijl). Om daarvoor een breed palet aan te kunnen bieden, vragen we gemeenten mee te denken over hun oplossingen voor tweewielers: een award.

7. Award voor de ‘Tweewielerstad 2013’

Om steden zelf te stimuleren een integraal, effectief ingevuld tweewielerbeleid te ontwikkelen en zo steden dus ook daadwerkelijk ‘tweewielersteden’ te laten worden, komen RAI Vereniging en SOAB met een award: ‘Tweewielerstad 2013’. Immers: de stad van de toekomst is voor haar ontsluiting en leefkwaliteit mede afhankelijk van de tweewieler – of dit nu een (elektrische) fiets, scooter of motorfiets is. En de stad die hier als koploper op voorsorteert mag beloond worden!

Meer weten? g.warmerdam@ravereniging.nl of i.spape@soab.nl